Deutscher Bundestag **Drucksache 19/629**

19. Wahlperiode 25.01.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jörg Cezanne, Jan Korte, Sabine Leidig, Dr. Gesine Lötzsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm, Ulla Jelpke, Kerstin Kassner, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Amira Mohamed Ali, Niema Movassat, Victor Perli, Ingrid Remmers, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Luftsicherheit am Flughafen Frankfurt

Ende des Jahres 2014 wurde bekannt, dass bei einer Überprüfung der Luftsicherheitskontrollen am Flughafen Frankfurt am Main gravierende Sicherheitsmängel festgestellt wurden. Die Prüferinnen und Prüfer der Europäischen Kommission konnten laut Medienberichten bei jedem zweiten Versuch Waffen oder gefährliche Gegenstände durch die Personenkontrollen schmuggeln (siehe Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Qualität der Personenkontrolle auf Flughäfen“ der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/4861).

Grund sei neben einer schlechten Schulung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter privater Sicherheitsunternehmen vor allem eine mangelhafte Zusammenarbeit der Sicherheitsunternehmen mit der Bundespolizei sowie schlechte Arbeitsbedingungen bei den gewinnorientierten privaten Sicherheitsdienstleisterinnen und -dienstleistern gewesen (vgl. www.bild.de/regional/frankfurt/flughafen-frankfurt/flughafen-sicherheitsfirma-i-sec-wer-krank-wird-fliegt-37618402.bild.html).

Medienberichten zu Folge hat sich zumindest bei den Arbeitsbedingungen seither nichts verbessert. Nach wie vor sei der Arbeitsalltag durch hohe Belastung aufgrund von systematischer Unterbesetzung (vgl. „Wer kontrolliert hier wen?“, In: Süddeutsche Zeitung vom 9. Dezember 2017) zu leistenden Überstunden gekennzeichnet, was eine hohe Fluktuation der Belegschaft, welche in sensiblen Sicherheitsbereichen tätig ist, zur Folge hat und zu Lasten geordneter Betriebsabläufe geht (vgl. www.faz.net/aktuell/rhein-main/flughafen-frankfurt-falscher-alarm-wegen-mitarbeiter-14418199.html).

Darüber hinaus häuften sich jüngst Meldungen darüber, dass beim größten in Frankfurt operierenden Sicherheitsdienstleister „I-SEC Deutsche Luftsicherheit GmbH“ seitens der Geschäftsführung die betriebliche Mitbestimmung unter Einbeziehung einer auf „Union-Busting“ spezialisierten Kanzlei angegriffen wird (u. a. www.jungewelt.de/m/artikel/323396.gesch%C3%A4ftsmodell-besteht-aus-ausbeutung.html).

Durch Hausverbote, Kündigungen und Klagen sollen Betriebsräte aus dem Unternehmen gedrängt werden, was inzwischen Gegenstand von Ermittlungen der hessischen Staatsanwaltschaft wegen Verstoßes gegen § 119 des Betriebsverfassungsgesetzes ist, durch den Betriebsräte vor willkürlichen Eingriffen und Repressalien geschützt werden (vgl. „Wer kontrolliert hier wen?“, In: Süddeutsche Zeitung vom 9. Dezember 2017). Aus Sicht der Fragestellerinnen und Fragestel-

ler ist solch eine Geschäftspolitik nicht nur aus gewerkschaftspolitischer Perspektive untragbar, sondern stellt ein Sicherheitsrisiko für den Luftverkehr dar, das durch bessere Kontrolle der privaten Dienstleister durch die Bundesregierung bzw. Bundespolizei ausgeräumt werden muss.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche privaten Dienstleisterinnen und Dienstleister im Bereich Luftsicherheit sind am Flughafen Frankfurt aktiv, und wann wurden die Aufträge durch das Beschaffungsamt des Bundesministeriums des Innern an diese Unternehmen vergeben?

   Wann laufen diese Verträge jeweils aus?

2. Wurden vor der Ausschreibung von Aufträgen im Bereich der Luftsicherheit am Flughafen Frankfurt die Wirtschaftlichkeit einer privaten Vergabe von Sicherheitsdienstleistungen im Vergleich zur staatlichen Aufgabenwahrnehmung durch Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen nachgewiesen (bitte begründen)?

3. Nach welchen Kriterien werden Aufträge an Dienstleister im Bereich Luftsicherheit vergeben, und welchen Stellenwert haben bei der Vergabe dieser Aufträge die Kriterien

   a) Arbeitsbedingungen (Entgelt, Urlaubstage etc.) sowie

   b) Preis (bitte unter Angabe der Gewichtung der Zuschlagskriterien der letzten drei Ausschreibungen für Luftsicherheitsdienstleitungen am Flughafen Frankfurt ausrühren)?

4. Wie kontrolliert die Bundesregierung bzw. die Bundespolizei dabei für die Einhaltung der für die Vergabe gegebenenfalls erheblichen Vorgaben im Bereich der Arbeitsbedingungen?

5. Durch welche Maßnahmen hat die Bundesregierung bzw. die Bundespolizei für eine Verbesserung der Qualifikation von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bei privaten Luftsicherheitsdienstleistern am Flughafen Frankfurt gesorgt und wie gestaltet sich die fortlaufende Kontrolle der Qualität sowohl der erbrachten Sicherheitsdienstleistungen, als auch der Schulungen bzw. Ausbildungsstandes der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (für den Zeitraum der letzten fünf Jahre bitte detailliert ausführen)?

6. Wie stellt die Bundesregierung bzw. die Bundespolizei sicher, dass die privaten Dienstleisterinnen und Dienstleister im Bereich Luftsicherheit am Standort Frankfurt für die Erbringung der vom Bund beauftragten Dienstleistungen ausreichend Personal vorhalten?

7. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung bzw. der Bundespolizei in den letzten zehn Jahren die Anzahl der beliehenen Luftsicherheitsassistentinnen und -assistenten am Standort Frankfurt entwickelt (bitte Gesamtzahl der Beliehenen zum jeweils 1. Januar des Jahres und wenn möglich nach den einzelnen beauftragten Unternehmen getrennt aufführen)?

   Wie hat sich im gleichen Zeitraum die Anzahl der von der Bundespolizei am Flughafen Frankfurt im Beriech Luftsicherheit eingesetzten Beamtinnen und Beamten entwickelt?

   Wie hat sich im gleichen Zeitraum die Anzahl der jährlich am Flughafen Frankfurt abgefertigten Passagiere entwickelt?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

8. Wie viele Kontrollstunden hat die Bundespolizei seit dem 1. Januar 2015 bei den am Flughafen Frankfurt tätigen privaten Luftsicherheitsdienstleisterinnen und -dienstleistern monatlich bestellt, und wie viele wurden geleistet (bitte für die einzelnen tätigen Dienstleister getrennt aufführen und gemäß der Antwort der Bundesregierung zu Frage 17 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksuche 18/5445 darstellen)?
9. In welcher Höhe wurden in den letzten zehn Jahren jährlich Luftsicherheitsentgelte am Flughafen Frankfurt erlöst, und auf welche Höhe beliefen sich in diesem Zeitraum die jährlichen Zahlungen an private Luftsicherheitsdienstleisterinnen und -dienstleister?
10. Welche Konflikte oder Rechtsstreite gab es zwischen der Bundesregierung und am Flughafen Frankfurt operierenden privaten Luftsicherheitsdienstleiterinnen und -dienstleistern hinsichtlich der Höhe der an diese Dienstleisterinnen und Dienstleister zu zahlenden Entgelte, und mit welchem Ergebnis wurden die Konflikte beigelegt bzw. Rechtstreite entschieden?
11. Hat die Bundesregierung bzw. die Bundespolizei neben der Fachaufsicht auch die Rechtsaufsicht über die Deutschland operierenden privaten Luftsicherheitsdienstleisterinnen und -dienstleister?

    Wenn ja, in welchem Umfang?
12. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung bzw. die Bundespolizei über die in privaten Luftsicherheitsdienstleistern (nur Frankfurt) geleisteten Überstunden sowie die Einhaltung arbeitsrechtlicher Standards?
13. Wie wird dies seitens der Bundesregierung bzw. der Bundespolizei geprüft (bitte unter Angabe der einzelnen Ergebnisse von in den letzten fünf Jahren gegebenenfalls stattgefundenen Prüfungen wie z. B. Stichproben ausführen), und welche Konsequenzen hat die Bundesregierung bzw. die Bundespolizei jeweils daraus mit welchem Ergebnis gezogen?
14. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung bzw. die Bundespolizei über die in der Vorrede genannten Vorwürfe an den am Frankfurter Flughafen operierenden Luftsicherheitsdienstleister I-SEC bezüglich eines Verstoßes gegen § 119 des Betriebsverfassungsgesetzes (bitte unter Angabe der Form der Gewinnung dieser Erkenntnisse ausführen)?
15. Welche Gespräche hat die Bundesregierung bzw. die Bundespolizei diesbezüglich mit Vertreterinnen und Vertretern des betroffenen Unternehmens, mit Arbeitnehmervertreterinnen und -vertretern (Betriebsräte und Gewerkschaften) sowie der mit diesem Fall betrauten Staatsanwaltschaft geführt?
16. Welche Änderungen bei den in Ausschreibungen für Luftsicherheitsdienste gemachten Vorgaben plant die Bundesregierung in Bezug auf die Arbeitsbedingungen von Beschäftigten in der Luftsicherheitsbranche?
17. Welche Bilanz zieht die Bundesregierung hinsichtlich der im Jahr 2007 eingeleiteten weitgehenden Privatisierung von Luftsicherheitsdienstleistungen vor allem in Bezug auf die Kosten, Qualität der Dienstleistungen sowie die Arbeitsbedingungen im Luftsicherheitsbereich, und auf welche Erkenntnisse stützt sie sich dabei?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

18. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung vor dem Hintergrund der in der Vorrede genannten medial vermittelter Problemlagen im Bereich der Luftsicherheitsbranche aus der Forderung der Gewerkschaft der Polizei, die Aufgabenerbringung wieder in staatliche Hand zu überführen (www.gdp.de/gdp/gdp.nsf/id/37DB99B01BC78F88C1257DF500491CBD)?

Berlin, den 25. Januar 2018

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333